5044.17 A-1

Nella discussione del Bilancio della Marina per l'anno 1880

DISCORSO

DEL

DEPUTATO BRIN

(RELATORE)

PRONUNZIATO

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

nella tornata del 21 febbraio 1880

E

RISPOSTA

DEL

DEPUTATO DI SAINT-BON

ROMA

TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1880

Nella discussione del Bilancio della Marina per l'anno 1880

5044
17

DISCORSO

DEL

DEPUTATO BRIN

(RELATORE)

PRONUNZIATO

ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

nella tornata del 21 febbraio 1880

E

RISPOSTA

DEL

DEPUTATO DI SAINT-BON

ROMA
TIPOGRAFIA EREDI BOTTA
—
1880

Signori!

La speranza manifestata dal nostro egregio Presidente che oggi questo bilancio sarebbe votato, sarà per me un avvertimento di essere breve. Comprendo del resto perfettamente la impazienza della Camera di venire alla fine di questo bilancio, che ha avuto l'onore singolare di essere sottoposto a due discussioni generali a brevissima distanza di tempo.

Però il relatore è stato chiamato in scena tante volte dai vari oratori che mi precedettero, che mi credo in dovere di dare talune spiegazioni.

Comincierò dal rispondere all'onorevole Sanguinetti, il quale fece molti appunti su vari capitoli del bilancio. Secondo lui, nella nostra marina si spende troppo per ciò che riguarda l'amministrazione e per taluni rami si spende anche male.

A dimostrare questa sua tesi portò vari esempi. Prese ad esaminare il capitolo 1 del bilancio, quello relativo al personale del Ministero e facendo un

paragone con quanto succede in Inghilterra, ha creduto dimostrare che noi spendiamo eccessivamente nell'amministrazione centrale.

Io osserverò... (*Interruzione*)

PRESIDENTE. Prego di far silenzio, altrimenti non arriveremo in porto. (*Ilarità*)

BRIN, *relatore*. Io osserverò prima di tutto come sia difficile poter fare efficacemente questi paragoni. Per stabilirli convenientemente occorrono condizioni eguali, e quindi bisogna eliminare tutte le cause di differenza che possono alterare l'esattezza di questi paragoni, od in altri termini, ridurre le cose allo stesso denominatore.

In Inghilterra per esempio la marina mercantile non dipende dal Ministero di marina, come in Italia; quindi noi abbiamo già un ramo dell'amministrazione che, mentre in Italia grava sul bilancio della marina, in Inghilterra è sopportato da un altro bilancio. Questa è una spesa di un certo rilievo quando si considera che la marina mercantile occupa da noi una delle quattro direzioni generali del Ministero stesso. Ma anche prese le cifre complessive...

PRESIDENTE. Onorevole Brin, abbia la compiacenza di star voltato in qua, perchè gli stenografi possano udirla.

BRIN, *relatore*.... mi pare che assumendo anche la cifra complessiva delle spese che fa il Ministero della marina in Inghilterra e paragonandola con quella delle spese che facciamo noi, si giunge a dimostrare invece che relativamente da noi si spende meno che in Inghilterra. In Italia le spese del Ministero ascendono a 500 mila lire in cifra tonda; in Inghilterra le spese pel Ministero della marina ascendono a

4,750,000 lire; vale a dire che spende all'incirca dieci volte più di quello che spendiamo noi per la amministrazione.

Se invece paragoniamo i bilanci della nostra marina con quelli inglesi, troviamo che il nostro bilancio è di 46 milioni, quello inglese di 280 milioni; il che vuol dire che il rapporto dei due bilanci è come di 1 a 6; mentrechè le spese di amministrazione, indipendentemente da quella considerazione che ho fatta, che cioè in Inghilterra la marina mercantile non dipende dal Ministero della marina, le spese di amministrazione, dico, stanno come 1 a 10.

Dunque mi pare che paragonandole fra loro queste cifre non si ottenga un argomento in appoggio di quello che ha voluto dimostrare l'onorevole Sanguinetti.

Io con questo non voglio dire che non ci sieno economie da fare nel Ministero della marina; che non si debba anzi cercare in queste come in tutte le altre spese di amministrazione generale della marina di economizzare; ma ho voluto dire che le cifre così all'ingrosso non dimostrano che sotto questi rapporti ci sia un assoluto spreco di denaro rispetto a quello che succede altrove.

Un altro capitolo di spesa che ha sollevato le critiche dell'onorevole Sanguinetti, è quello relativo al corpo di stato maggiore della marina. Pare all'onorevole Sanguinetti che il numero degli ufficiali di vascello sia eccessivo, e che quelli che restano in terra rispetto a quelli imbarcati, sono pure in una proporzione eccessiva. Prendeva come esempio speciale la classe degli ufficiali ammiragli. Ne abbiamo 13 in pianta, egli diceva, e due soli di essi sono

imbarcati; e gli pareva che questo numero fosse eccessivamente piccolo.

La stessa questione è stata sollevata l'anno scorso. Anche allora si fece la stessa osservazione; ed io credo di poter rispondere allo stesso modo come ho risposto allora.

Se noi facciamo il paragone con quello che succede nelle altre marine, noi vediamo che anche a questo riguardo ci troviamo alla pari con le marine principali. Io citava allora l'esempio della marina francese, ove il numero degli ammiragli imbarcati è il sesto del numero che è in pianta; precisamente come succede da noi. Io prendeva poi ad esempio un'altra marina, che tutto il mondo cita come modello, la marina inglese. Anche là troviamo che ci sono numero 68 ammiragli, e non ve ne sono che 11 imbarcati. E notava allora, e credo doverlo notare anche ora, che di questi 11 imbarcati tre sono comandanti di dipartimento; dimodochè è un imbarco fittizio, calcolato come imbarco solo per dare loro il trattamento di bordo. Quindi sopra 68 ammiragli che ha l'Inghilterra, non ve ne sono che 8 imbarcati.

E del resto si capisce che a misura che si monta nella gerarchia, il rapporto del tempo passato a bordo con quello a terra diminuisca. Vi è a ciò una ragione tecnica ed una fisica. Evidentemente ufficiali di quel grado, che contano una lunga carriera non hanno più bisogno d'imbarco per acquistare cognizioni ed attitudine marinaresca, la loro presenza a bordo è richiesta nel solo limite delle esigenze del servizio. Una ragione fisica vi ha poi, poichè per ufficiali di età più avanzata è necessario

che un certo tempo di riposo succeda alla dura vita di bordo.

Se poi esaminiamo la posizione degli ufficiali imbarcati con quelli a terra negli altri gradi si vede che tale posizione si mantiene nei gradi superiori all'incirca come quella che si riscontra nelle altre marine, anzi nei gradi più bassi abbiamo perfino delle proporzioni più forti Quindi anche da questo lato non mi pare che si possa arguire che impieghiamo un numero di ufficiali eccedente quello che occorre pel servizio attivo, o come si dice da qualcuno che abbiamo una marina di terra.

Altro titolo di critica trovò l'onorevole Sanguinetti nel capitolo *Scuole* e citò le spese che noi facciamo per le scuole di marina come un esempio classico dell'eccessivo dispendio che nella nostra marina si fa in ogni ramo d'amministrazione.

L'onorevole Sanguinetti sommando le cifre di spesa che si fanno per le scuole di marina e che figurano in due capitoli diversi del bilancio, cioè al capitolo 17, che comprende le paghe dei professori ed al capitolo 26 che comprende le paghe proprie per le scuole di marina, e paragonandole col numero degli allievi, l'onorevole Sanguinetti, dico, è venuto alla conclusione che si spendevano annualmente, se ho bene inteso, 3 mila lire per allievo. Non ho potuto afferrare dalla rapida esposizione di cifre fatta dall'onorevole Sanguinetti in che modo sia arrivato a tale conclusione. Io ho cercato di rifare questi calcoli ed ho trovato che nel capitolo 17 ci sono 118 mila lire per i professori della scuola di marina, nel capitolo 26 ci sono 160 mila lire per le paghe dei comandanti, degli inservienti, degli istrut-

tori e dei servitori, e per il vitto di questi allievi, di modo che sono 279 mila lire che in totale si spendono a questi differenti titoli.

Ma bisogna dedurre quello che il Governo ritrae dalle pensioni che gli allievi pagano e che ascende a 63,000 lire, in guisa che le spese che la marina fa per le due scuole di marina di Genova e di Napoli si riduce alla somma di 215,000 lire, il che corrisponde ad una spesa media di 1600 lire per allievo.

Ora io lascio considerare alla Camera se questa spesa sia eccessiva. Io credo anzi che si spenda poco, come sempre succede da noi in fatto d'istruzione. Io, visto che si cita sempre (ed a ragione) l'Inghilterra; noterò solo una cifra di quello che spende la marina inglese per l'istruzione dei suoi ufficiali. C'è la scuola di Greenwhich, che non è altro che una scuola di complemento d'istruzione; si cominciano a fare gli allievi, e poi vi è una scuola per completare l'istruzione degli ufficiali della marina inglese. E solo per questa scuola di complemento d'istruzione si spende un milione all'anno. Paragonino questa cifra colla modestissima nostra, e mi pare che si potrà rilevare che noi spendiamo molto poco.

Anzi l'onorevole Sanguinetti si è stupito che, con questo lauto trattamento, come egli ha detto, che si fa ai nostri allievi della scuola di marina, non ci fosse un numero maggiore di domande, quasi che ci fossero delle famiglie, le quali volessero fare la speculazione di mandare a scuola questi allievi affinchè godano questo lauto trattamento, per quattro anni; e scialarla, come crede l'onorevole Sanguinetti, a spese del Governo, senza preoccuparsi poi delle condizioni della carriera avvenire di quei giovani.

Prima di tutto, per arrivare a questo lauto trattamento, bisognerebbe che gli allievi si godessero anche le paghe dei professori, istruttori, comandanti, ecc. (*Ilarità*); giacchè l'onorevole Sanguinetti prende le spese totali e le distribuisce poi fra tutti gli allievi.

Ma dal bilancio stesso si rileva quanto lauto e sibaritico sia il trattamento che si dà a questi allievi, mentre sono assegnate solo lire 1 70 al giorno pel vitto. Ora, io domando se questo corrisponda veramente ad un lauto trattamento per giovani che pagano poi 800 lire all'anno per pensione.

La conseguenza che si deve trarre dal vedere così pochi allievi concorrere agli esami di ammissione a quella scuola, ed in numero quasi sempre inferiore ai posti, è ben altra. Quel fatto, secondo me, è una dimostrazione evidente che le condizioni attuali della carriera degli ufficiali di vascello non sono tali da allettare i giovani ad entrarvi, ed io credo che la necessità di migliorare questa carriera s'imporrà fra breve al Governo, senza di che troverà moltissime difficoltà a reclutare convenientemente il corpo degli ufficiali di marina.

L'onorevole Sanguinetti, sempre a sostegno dello stesso ordine d'idee, ha citato un altro esempio ed è quello delle indennità che si danno ai nostri ufficiali; ed ha enumerata una serie d'indennità diverse, e mi pare che sia arrivato al numero di ventidue. Ed egli ha trovato questo numero enorme. Così di passaggio osservò ad ogni buon fine non già che alcuni ufficiali godano ventidue indennità, ma bensì esservi alcuni ufficiali ai quali è assegnata una di queste 22 indennità.

Prima di tutto farò osservare che anche gli ufficiali dell'esercito hanno delle indennità di carica e che quelle della marina corrispondono all'incirca a quelle dell'esercito; ve ne sono talune superiori e talune altre inferiori. Ora non vi ha dubbio che vi sono talune ragioni speciali per la marina a fronte dell'esercito perchè agli ufficiali di quella siano accordate indennità di carica. Il vero mandato dell'ufficiale di vascello è quello di vivere a bordo, ma non si può pretendere che un ufficiale passi tutta la sua vita a bordo, bisogna dargli facoltà di stare qualche tempo a terra per prender riposo. Ci sono quindi degli ufficiali di marina che stanno a terra senz'alcuna missione Questi percepiscono la semplice paga. Però per certe funzioni bisogna destinare a terra alcuni ufficiali. È quindi giusto che questi i quali hanno un'occupazione che gli altri non hanno, percepiscano una piccola indennità. Se consulterete l'elenco, vedrete che queste indennità sono piccole, talune sono di 300 lire e credo che al massimo salgano a 800 lire meno che per gli ufficiali ammiragli. È un piccolo compenso per la maggior fatica e responsabilità che ad essi incombe rispetto ai loro colleghi che a terra non hanno alcuna missione.

Ed in tutte le marine troviamo questo sistema in vigore.

Io ho avuto l'occasione di studiare tale questione e mi ricordo di avere riscontrato che, e nella marina francese ed in quella austriaca ed in altre, si hanno delle indennità di carica, di alloggio e simili, generalmente superiori alle nostre.

E vengo sempre all'esempio della marina inglese

perchè, come dissi, si cita giustamente come un modello. Orbene io ho qui il bilancio della marina inglese pel 1878. Vado a pagina 33 e vi trovo indicate le indennità del *superintendent* dell'arsenale di Chatham. È un semplice capitano di vascello. La sua carica corrisponde all'incirca a quella dei nostri direttori di arsenale. Ebbene cosa troviamo? Che la sua paga è di lire sterline 602, corrispondente a 15,000 lire italiane circa. A questa paga si aggiungono tante indennità diverse da portare l'assegno annuo a lire sterline 1375, corrispondente a lire italiane 34,375 circa, cioè a più del doppio della paga.

Vi è un'indennità per paga a mare, un'indennità di comando, un'indennità di vitto, un'indennità per legna e lumi, un'indennità perchè occupa una carica civile, un'indennità per servitori. Come vede l'onorevole Sanguinetti sono 6 indennità a titolo diverso, non sono le 22 da esso citate per la nostra marina, c'è però la differenza che colà lo stesso ufficiale prende tutte sei queste indennità, mentre che da noi delle 22 ne prende una sola! (*Si ride*)

Io credo dunque che non è giusto il dire che in conseguenza di queste piccole indennità i nostri ufficiali sieno lautamente trattati, credo anzi che sia tutt'altro, e che anche in questo l'onorevole Sanguinetti non è stato fortunato nello scegliere un esempio per dimostrare che la nostra amministrazione marittima spende più delle amministrazioni di altre marine.

Premesse queste considerazioni generali parmi d'aver dimostrato che vari degli esempi citati dall'onorevole Sanguinetti non tornino a discapito della

nostra amministrazione marittima, in confronto alle amministrazioni di altri paesi, nelle quali tutto il mondo ammette che le cose procedano bene.

Ma se uscendo da questi esempi parziali si intende d'inculcare la massima che il Governo deve cercare di diminuire, per quanto è possibile, le spese d'amministrazione generale, io sono perfettamente d'accordo in ciò coll'onorevole Sanguinetti; e già anche per incarico della Commissione del bilancio, ho manifestato lo stesso intendimento nella relazione. Tutti i ministri che si sono succeduti alle cose della marina hanno avuto lo stesso concetto, ed io credo che si sia fatto moltissimo in quest'ordine d'idee con gli ordinamenti che si sono messi in vigore. Resta ora al Ministero il dovere di continuare le tradizioni dei suoi predecessori perchè sieno attuate tutte le riforme reclamate; ed è con soddisfazione che la Commissione ha constatato che l'onorevole ministro ha manifestate le stesse intenzioni, ed ha già dato delle disposizioni in questo senso.

Per esaurire le mie considerazioni in ordine alle cose dette dall'onorevole Sanguinetti, parlerò dei documenti intorno ai quali egli ha espresso un desiderio ed un lamento. Egli ha lamentato che non si pubblichino tutti i documenti necessari per rendere ragione delle spese per la marina; egli ha detto: noi non possiamo sapere a che prezzo si paghino in marina i materiali. Ha detto inoltre che il Parlamento non è in condizione di sapere quanto si spenda per altre spese. Io credo che a nessuno è mai venuto in testa di venire a presentare l'elenco dei prezzi che si pagano pei materiali; tutti questi acquisti si fanno

secondo la legge di contabilità; se questa legge di contabilità fosse violata, c'è la Corte dei conti che ne avvisa il Parlamento, e quando questo non avviene, si deve credere che i prezzi sieno stati determinati dalla concorrenza del mercato.

In quanto poi ai documenti, il Ministero di marina non si è mai rifiutato di presentarne alla Commissione del bilancio: essa li ha avuti sempre con moltissima facilità, e voi troverete anche allegati alla relazione vari documenti, specialmente quelli che ha citati l'onorevole Sanguinetti relativamente alle prove del *Barbarigo*.

E non sarà fuori di luogo l'indicare il motivo speciale che ha indotto la Commissione a richiedere e pubblicare questi documenti. Quando la vostra Commissione vi presentò la sua relazione su questo bilancio, non erano ancora state fatte le esperienze del *Duilio*. Voi ricorderete quante sinistre voci corressero sui risultati probabili di questa nave. Anche sul *Barbarigo* erano state pubblicate notizie del cattivo esito avuto da questa nave, che era la prima che avesse preso il mare fra quelle messe in cantiere sotto l'amministrazione dell'onorevole Di Saint-Bon. Queste cattive notizie tendevano ad aumentare lo sconforto, che si cercava di propagare, sul pessimo indirizzo dato al rinnovamento del nostro naviglio. La vostra Commissione ha creduto quindi che valesse la pena di conoscere in modo sicuro ed ufficiale quali fossero stati i risultati ottenuti col *Barbarigo*, quale fosse stato il programma che servì di base alla costruzione di questa nave, al fine di potere paragonare i risultati colle previsioni.

Voi avete potuto fare questo confronto e giudicare se il programma dell'onorevole Di Saint-Bon fosse informato a sano criterio, e se le sue previsioni abbiano corrisposto. Esaminando quei documenti la risposta non può essere dubbia nel senso affermativo.

Ora vengo all'onorevole Plutino, il quale ha manifestato il desiderio che oltre al rinnovamento del nostro naviglio, si pensi anche seriamente alle condizioni dei nostri arsenali. La vostra Commissione ha già chiamato l'attenzione del Governo sopra questa questione, e voi trovate nella relazione che essa invita il Governo a provvedere a questo stato di cose, che credo meriti veramente tutta la considerazione del Governo.

Noi ci troviamo al giorno d'oggi in queste condizioni, che tutte le nostre corazzate, ed una grandissima parte anche dei nostri bastimenti di trasporto, e degli avvisi, non possono entrare in nessuno dei bacini, all'infuori di quelli della Spezia: nè a Napoli, nè a Venezia, questi bastimenti non possono entrare. A Venezia abbiamo un bacino che sarebbe capace di ricevere quasi tutte le più grandi corazzate della nostra marina. Abbiamo una profondità d'acqua nell'arsenale che potrebbe dare adito a queste navi; ma c'è il canale di comunicazione fra Malamocco e l'arsenale che ha una profondità minore. Di modo che siamo giunti a questo bel risultamento: abbiamo fatto un gran fosso profondo; ma non abbiamo approfondito la soglia che dà accesso al porto e non possiamo entrarci. Perciò ci troviamo nella condizione che le nostre navi non possono entrare in quel bacino per le riparazioni

opportune, o anche per pulire le carene, necessità che si presenta soventi pei bastimenti in ferro, e non trovano altro rifugio che alla Spezia. Lascio considerare alla Camera quale condizione faccia alla nostra marina questo stato di cose.

C'è già un disegno di legge presentato alla Camera, col quale sarebbe provveduto all'approfondimento del canale di Malamocco, all'apertura del canale di comunicazione del mare piccolo col mare grande di Taranto ed alla costruzione colà di un bacino, e finalmente alla costruzione di un nuovo bacino alla Spezia; la relazione di quel disegno di legge è presentata da molto tempo, quindi io rinnovo il voto della Commissione ed aggiungo le mie sollecitazioni a quelle dell'onorevole Plutino perchè il Governo provveda sollecitamente a tale suprema necessità della nostra marina. Io non dubito che la risposta del ministro sarà favorevole a questa mia domanda. Risposto così alle questioni particolari sollevate da vari oratori, dirò brevi parole sulla questione molto più grave, accennata da molti oratori, che è quella che si riferisce alla via che conviene seguire nel rinnovamento del nostro naviglio. Dico che è una delle questioni più gravi e che merita tutta l'attenzione della Camera perchè dalla bontà delle navi che facciamo, dipende in gran parte la efficacia della nostra marina.

L'onorevole Pierantoni ha trattato questa questione lungamente, e credo che, rispondendo a lui, risponderò a tutte le questioni che hanno sollevato in proposito gli altri oratori.

L'onorevole Pierantoni mi pare che sul principio del suo discorso abbia quasi messo in dubbio se ad

un paese povero e finanziariamente ed industrialmente come è l'Italia, convenga avere una marina militare. Mise poi in dubbio la efficacia delle marine militari moderne, e citò l'esempio della recente guerra d'Oriente. Egli ha detto: che cosa abbiamo veduto in questa circostanza? La Turchia aveva buonissimi bastimenti, buonissimi comandanti inglesi; ma io cerco invano le battaglie navali avvenute in questa guerra.

La risposta a questa domanda è molto semplice; perchè succeda una battaglia qualunque, bisogna essere almeno in due a darla.

Ora nel Mar Nero la Russia non aveva marina, non aveva che pochissimi bastimenti, di quei bastimenti poco costosi e piccoli che molti vorrebbero regalare alla nostra marina. Il fatto è che la Russia non ha mai potuto pensare a combattere sul mare, perchè la superiorità della Turchia in fatto di marina era così assoluta che una battaglia diventava impossibile. E siccome lo scopo di una battaglia navale è appunto di acquistare il predominio del mare, si capisce che in queste condizioni una battaglia navale non potesse succedere.

L'onorevole Pierantoni mise anche in dubbio la efficacia delle artiglierie moderne, che sono sulle navi. Io ho troppo poche cognizioni in balistica per dare delle lezioni, ed anzi ne ricevo volontieri da lui. Ma se ho ben afferrato il suo concetto, mi pare che egli accennasse che queste artiglierie, che sono sulle nostre navi, hanno un tiro molto curvo, e quindi ci sono delle zone molto grandi nelle quali il bastimento nemico non può essere colpito.

Ora se questo poteva dirsi molti anni fa, adesso

siamo in condizioni diverse, perchè le artiglierie di marina, come anche quelle di terra, hanno fatto tali progressi che si hanno delle velocità iniziali grandissime e delle traiettorie molto tese, siamo arrivati alla velocità iniziale pel proietto di 500 metri, e adesso abbiamo già dei cannoni in costruzione dai quali si otterrà velocità iniziale di oltre a 600 metri. Sono quindi cannoni a traiettoria molto radente, e di un tiro efficacissimo.

Poi l'onorevole Pierantoni ha detto: Guardate, queste artiglierie in mare hanno pochissima efficacia, fanno pochissimo male, e ciò per la mobilità delle navi che rende il tiro incertissimo. Vedete che poco male si sono fatte le navi nei combattimenti recentemente avvenuti nel Pacifico fra le navi del Perù e quelle del Chilì.

Veramente mi ha stupito che egli citasse questo esempio; imperocchè avendo anch'io, come era naturale, seguìto un poco le vicende di quella guerra, mi parve di trovare che nel combattimento ultimo, quello che è stato più celebre tra l'*Huascar* e l'*Admiral Conchrane*, in poco più di due ore l'*Huascar* ha avuto la maggior parte del suo equipaggio messo fuori combattimento fra feriti e morti. C'è stato un vero massacro, al punto che del comandante non si è quasi più trovato traccia. Se questo provi che nei combattimenti navali le artiglierie moderne siano poco efficaci, lascio giudicare alla Camera.

Dunque l'onorevole Pierantoni da tutti questi fatti e dalle condizioni poco brillanti sia finanziarie come industriali del nostro paese, ha messo in dubbio se all'Italia convenga avere una marina. Ma io porto convinzione che non sia nemmeno necessario

di discutere questa questione. La stessa questione è stata sollevata da taluni in una occasione molto più opportuna, cioè quando si discusse il piano organico della marina, anche allora qualcuno ha sostenuto questa tesi, e la Camera l'ha risoluta in senso contrario, io quindi credo non sia il caso di rivenire sulla medesima.

È vero che in occasione della discussione del bilancio si possono sollevare tutte le questioni, e si può sollevare anche questa; ma se si può anche concepire che si discuta la convenienza di avere o non avere una marina militare per l'Italia, mi pare che non possa reggere a seria discussione un terzo partito, quello cioè di decidere nel 1877 che l'Italia debba avere una marina militare, votare i fondi a ciò occorrenti, impegnare le spese per somme considerevoli, e poi venire, a tre anni di distanza, nel 1880, a discutere se convenga o non avere una marina. Questo sarebbe un partito infinitamente più disastroso di quello di non avere una marina militare, perchè al danno della mancanza di sicurezza del paese si aggiungerebbe anche il danno economico di avere sprecato delle somme; e per ciò basta considerare che i quattro bastimenti, il *Duilio*, il *Dandolo*, l'*Italia* ed il *Lepanto*, che sono, o finiti od in grado avanzato di allestimento e costruzione, hanno già impegnato lo Stato in una spesa di circa ottanta milioni.

Dunque io non mi fermerò su questa questione, non metto nemmeno in dubbio che la Camera voglia entrare in questa discussione se l'Italia, cioè, debba o no avere una marina militare. Ma vi è un altro partito che ha molta parentela con questo e

che fu accennato dall'onorevole Pierantoni e sarebbe quello che invece di fare di questi bastimenti, di questi mostri, come li ha chiamati lui, così costosi, vista la nostra povertà, non convenisse invece di fare dei bastimenti più economici, meno efficaci, ma che costassero meno, bastimenti, diciamo la parola cruda, scadenti e che vadano d'accordo colla nostra povertà.

Io credo che a ciò abbia già risposto l'onorevole Negrotto, il quale ha osservato, secondo me giustamente, che anzi, quando una marina è debole, non ha una preponderanza assoluta, è tanto più necessario che tutto il materiale che possiede e del quale dispone sia perfetto, ed è tanto più da esigere che i non valori sieno esclusi tutti dal suo naviglio. Gli annali delle marine militari ci offrono moltissimi esempi dell'importanza di avere un materiale perfetto, come ha accennato l'onorevole Negrotto. Il nome stesso del *Duilio*, che è stato ripetuto tante volte in questi giorni, ci ricorda che la prima gran vittoria navale dei Romani contro i Cartaginesi, che erano sempre stati superiori a loro in fatto di marina, è dovuta ad un perfezionamento materiale arrecato nelle loro navi, e questo ha deciso della preponderanza dei Romani, in fatto di marina, sui Cartaginesi.

Se poi prendiamo gli esempi moderni che ci dà l'America, noi vediamo che quella marina ha sempre cercato di avere un materiale perfettissimo, e che sebbene immensamente più debole della marina inglese, ha avuto qualche volta dei successi. Basta citare quello che ha avuto in principio di questo secolo quando la marina americana ha costrutto

delle fregate che, ad egual ordine, erano molto più grandi e potenti delle fregate inglesi.

La marina americana ci ha dato poi un altro esempio, che è quello, si può dire, che ha deciso della trasformazione della marina ad elica in marina corazzata; basta citare il fatto dei *monitors*, i quali hanno dimostrato in modo inconcusso la superiorità dei bastimenti corazzati su quelli non corazzati, fatto che ha deciso poi tutte le marine d'Europa ad entrare in questa via con dei progressi rapidissimi.

Il concetto espresso dall'onorevole Pierantoni di fare bastimenti piccoli per contrapporli a queste grosse corazzate, è stato propugnato anche dall'onorevole Sanguinetti, e del resto ha molti partigiani.

Tutti quelli che si occupano di marina avranno sempre inteso parlare che molti sostengono che invece di queste grandi corazzate bisogna fare delle navi piccole, veloci, potenti, che abbiano tutte le qualità, compresa quella di essere piccole. (*Si ride*)

Ora è difficile discutere questo concetto finchè si resta così nel vago. Evidentemente se attribuite ad una nave tutte le qualità compresa quella di essere più piccola e di costar meno, la preferenza non può essere dubbia. Ma per venire ad una decisione e paragonare bene i vantaggi bisognerebbe che si dicesse che cosa sono queste navi. Noi abbiamo delle navi come il *Duilio*, come l'*Italia* che è in cantiere, delle quali conosciamo perfettamente le qualità e la potenza offensiva e difensiva, nonchè la velocità, e quindi possiamo benissimo determinare quale sarà il loro valore. Se si venisse a contrapporre a questa nave che esiste una data nave, della quale si potesse

vedere un progetto particolareggiato in modo da potere anche giudicare su queste rispettive qualità, allora sarebbe possibile di dire quale delle due debba avere la preferenza; ma finchè a queste navi, che esistono, si contrappone una specie di mito (poichè almeno io per parte mia non conosco di queste navi piccole, potenti e veloci), è impossibile prendere una decisione; avranno sempre il vantaggio coloro che attribuiscono alle navi che immaginano tutte le qualità possibili, ma l'unico difetto di queste navi è questo, che non esistono.

Per esempio, l'onorevole Pierantoni, il quale ha detto che, in occasione dell'incaglio della *Vedetta*, ha studiato profondamente la questione marittima (*Si ride*), ha pure detto che in quell'occasione si è convinto che uno dei difetti di queste grosse navi a vapore è quello che portano poco carbone, e che quindi c'è sempre nei comandanti una specie di preoccupazione di non allontanarsi dal porto, perchè sarebbe mancata a quelle navi la vita mancando il carbone. (*Interruzione a mezza voce dell'onorevole Petruccelli*)

Ebbene ne abbiamo anche noi, e le abbiamo vendute...

PETRUCCELLI. L'Inghilterra ne ha fatte 12.

BRIN, *relatore*... Contro i Cinesi. (*Si ride*) Dunque, disse l'onorevole Pierantoni essersi convinto, che uno degli inconvenienti di queste grosse navi è che hanno poco carbone, e che quindi possono allontanarsi poco dal porto. Dopo ciò io credeva che la conclusione che avrebbe tirata da queste premesse, fosse questa, che bisognava aumentare il carbone a queste navi, e siccome il carbone pesa, si dovessero per

conseguenza farle più grandi per portarlo. Ma non ha detto nulla di tutto ciò; ed invece egli ha portato questo argomento, come favorevole alle navi piccole. Non ho capito veramente per quale via sia arrivato a questa deduzione.

Il concetto espresso dall'onorevole Pierantoni di questa difficoltà nelle navi a vapore, di allontanarsi dalla loro base d'operazione per mancanza di carbone, fu espressa pure dall'onorevole Di Saint-Bon quando espose il programma che egli intendeva attuare durante la sua amministrazione, e se ben mi ricordo, egli lo ha espresso con una formula esattissima, dicendo che le navi della marina dovessero essere autonome, e che la misura di questa loro autonomia era il raggio d'azione, che potevano percorrere colla loro dotazione di carbone. E durante il suo Ministero egli attuò questo suo concetto; ma è venuto alla conseguenza logica, non a quella dell'onorevole Pierantoni, cioè adottò il partito di dotare le navi di macchine economiche e di aumentare il loro approvigionamento di carbone. Quando egli mise in cantiere la nave *Italia* s'ispirò appunto a questo concetto; naturalmente essa porta molto più carbone che il *Duilio*, ma è anche più grande. C'è dunque una differenza fra l'onorevole Pierantoni e l'onorevole Di Saint-Bon nel modo di attuare questo concetto; e quanto a me preferisco quello dell'onorevole Di Saint-Bon. (*Si ride*)

E poichè si ragiona di queste navi veloci, io vorrei fare qualche osservazione che viene a conferma di un concetto, per me giustissimo, espresso dall'onorevole Negrotto. Io non metto un momento in dubbio, che la velocità costituisce per le navi una

delle qualità più preziose; ma è una qualità che esige moltissimi sacrifizi. Per aumentare la velocità bisogna aumentare considerevolmente la forza delle macchine e quindi la loro grandezza.

Tutti sanno che la forza delle macchine deve crescere come il cubo delle velocità che si vuole dare alle navi. Quindi per passare, per esempio, da 8 a 16 miglia bisogna fare una macchina 8 volte più potente. Dunque bisogna avere una macchina 8 volte più potente, avere 8 volte più di carbone, aumentare quindi la grandezza della nave ed in conseguenza aumentare la resistenza. Quindi è facile darsi un'idea del come rapidamente aumenta la grandezza delle navi a misura che si vuole aumentare la velocità anche di sole poche miglia. Nella nave *Italia* per aumentare di due o tre miglia la sua velocità rispetto al *Duilio*, si dovette passare da una macchina di 7500 cavalli-vapore ed una di 18 mila cavalli. Questo esempio dà un'idea dei sacrifici gravissimi che bisogna fare per raggiungere le grandi velocità.

Ma la velocità non è mica lo scopo; non è che un mezzo per raggiungere lo scopo finale della potenza che si vuol dare ad una nave. Certo in una nave da guerra la velocità è preziosissima quando questa nave può portare una data forza militare; ma forza militare è la condizione preponderante per determinare la qualità di una nave da guerra.

Per esempio gl'Inglesi hanno creduto che nelle loro navi corazzate di primissima forza militare, si potesse sacrificare questa condizione della grande velocità. Quindi le loro navi corazzate non hanno che una velocità di 13 o 14 miglia. La velocità di

14 miglia era quella che fu stabilita nel programma che servì di base al progetto del *Duilio*.

Io non voglio ora discutere se questo concetto degli Inglesi sia esattissimo, e se abbiano avuto ragione nell'assegnare questa velocità alle navi di primissima forza. A questo riguardo anche in Inghilterra i pareri sono discordi; ma ad ogni modo si intende che questo concetto abbia una base seria e sia difeso da persone il cui giudizio ha grande peso. Essi dicono: siccome noi siamo sicuri con queste navi di essere sul terreno del combattimento sempre più forti del nemico, noi non avremo mai da fuggire, mai da evitare il nemico, e quindi lo aspetteremo lì; e quello che è per noi della massima importanza è la potenza offensiva e difensiva; artiglierie e corazze.

Ci sono degli altri invece che credono che oltre questa qualità della potenza militare convenga aggiungere anche quella della velocità; vale a dire di poter anche raggiungere un nemico più debole o schivare un nemico più potente. Quindi oltre tutte le altre qualità militari che predominano, debbono avere anche questa qualità della velocità. E per una marina necessariamente inferiore come la nostra voi vedete che questo concetto ha anche più valore. E perciò per fare questi bastimenti, che fra le loro qualità militari abbiano anche quella della velocità, bisogna naturalmente aumentare le macchine ed il carbone, cioè farli più grandi.

Ed anche qui possiamo citare quello che si è fatto da noi. L'*Italia* e il *Lepanto* portano lo stesso armamento del *Duilio*; ma l'onorevole De Saint-Bon avendo voluto che queste navi fossero più veloci, ha

dovuto aumentare, come ho detto, la forza delle loro macchine, e quindi aumentarne anche la grandezza.

Ma fra questi due sistemi, quello che capirei poco sarebbe quello di fare le navi esclusivamente veloci e piccole. Quando si dice delle navi veloci e piccole bisogna escludere qualche cosa; e poichè la velocità è un dato fisso, non resta che ad escludere la potenza militare. Dimodochè si avrebbe infine, come programma della nostra marina, di fare delle navi che sarebbero sempre velocissime ma che tutte le volte che incontrassero il nemico sarebbero sicure di trovarlo sempre superiore in forza militare. È un programma come un altro; schivare sempre il nemico... (*Ilarità*); ma che si può raggiungere più economicamente evitando queste navi che correrebbero alla impazzata pel mare col desiderio di non mai trovar nessuno. (*Si ride*)

Dopo tutte queste premesse e discussioni che hanno fatto i vari oratori sopra l'indirizzo che convien dare alle nostre costruzioni, quasi tutti si sono domandati: dopo le prove del *Duilio*, che cosa convien fare? Conviene ripetere il *Duilio?* L'onorevole Pierantoni venendo alla questione del programma che conviene seguire nel rinnovamento del nostro naviglio, ha accennato a quello che aveva svolto l'onorevole Di Saint-Bon, quando espose al Parlamento ciò che intendeva fare in fatto di marina, ed ha espresso dei dubbi sulla bontà di quel programma e sulla possibilità di effettuarlo. Se io ben mi ricordo, l'onorevole Di Saint-Bon ha espresso questo concetto: che tutte le volte che si doveva mettere una nave in cantiere, anzichè limi-

tarsi a copiare tipi già arretrati, si cercasse di approfittare di tutti i progressi che aveva fatto la scienza navale in quell'epoca, anzi di aver cura di farsi un'idea della via che seguiva questo progresso, in modo di essere sempre un poco più avanti che indietro; e, se ben mi ricordo, egli usò questa espressione: di mirare sempre un poco più alto. Ed allora l'onorevole Di Saint-Bon, volendo esplicare le sue idee e parlando di tutto quello che aveva trovato in via di esecuzione per la nostra marina, espresse il parere che il *Duilio* ed il *Dandolo* corrispondevano a questo suo ordine di idee.

Come la Camera sa, questi due bastimenti furono messi in cantiere sotto l'amministrazione dell'onorevole Ribotty. L'onorevole Di Saint-Bon li trovò già iniziati ed ebbe in varie occasioni a fare conoscere alla Camera, che credeva che questi due bastimenti soddisfacessero all'indirizzo che egli intendeva dare al rinnovamento del naviglio; mise quindi tutta la sua cura ad accelerarne la costruzione; li perfezionò specialmente nella parte del loro armamento; ai cannoni di 60 tonnellate che vi si destinavano, sostituì quelli da 100 tonnellate, e per questa parte attuò pienamente il suo concetto di essere piuttosto al di là che al di qua del punto di progresso a cui si era giunti in ogni ramo del materiale navale, poichè egli espresse quindi sempre la massima fiducia sul risultato di questi bastimenti: questa fiducia, vi ricordate tutti, è stata scossa in molti in questi ultimi tempi, ed anzi da molti si preconizzavano risultati tutt'affatto desolanti.

Orbene vediamo se quella fiducia fosse presuntuosa, basata solo su previsioni poetiche, o frutto di un criterio esatto in questa sorta di questioni.

Ora, noi siamo in caso di conoscere quali risultati abbia dato il *Duilio*. L'onorevole ministro della marina potrà con molta più autorità di me enunciarli alla Camera. Ma da quello che si sa, credo che siamo in grado di dare un giudizio generale, per vedere se quello che l'onorevole Di Saint-Bon faceva sperare al paese si sia avverato.

Ora giudicando a tratti generali questo *Duilio* (poi ci verranno appresso gli altri) vediamo che è un bastimento che porta 4 cannoni la cui superiorità su tutti i canoni esistenti non può esser messa in dubbio. Sono cannoni da 100, e l'Inghilterra non ha che un solo bastimento con cannoni da 81 tonnellate costrutti sullo stesso sistema. Incontestabilmente i nostri cannoni sono quindi superiori a tutti quelli che porta qualunque bastimento del mondo. Questo come forza offensiva. Come forza difensiva il bastimento è protetto da una corazza, la quale ha resistito, non è stata perforata dal colpo del cannone stesso che porta il *Duilio;* quindi sarà protetto *a fortiori* da tutti i cannoni che esistono in qualunque marina del mondo.

Ora passiamo alla facilità di evoluzione, perchè anche qui si era parlato molto delle difficoltà di maneggiare questi così detti mostri. Questa idea della maneggiabilità si riduce a due termini, evoluzione e velocità. Come evoluzione, dalle prove del *Duilio* non si hanno ancora dati esattissimi, ma dal giudizio che i marini facilmente possono dare, si ha che essi hanno giudicato che il suo diametro di evoluzione è per lo meno altrettanto ristretto che quello delle navi corazzate che abbiamo, le quali sono riconosciute avere un raggio di evoluzione bellissimo.

Dunque da questo lato non ci è nessun dubbio. Come velocità, il ministro lo annunzierà, ma noi tutti sappiamo che ha fatto 15 miglia. Io ho già detto che si erano prevedute 14 miglia nel programma del *Duilio*: quindi da questo lato è stata molto superata anche la previsione favorevole. Ora, se paragoniamo questo risultato della velocità, noi possiamo dire che il *Duilio* supera in velocità la gran parte delle corazzate di qualunque marina e che non è eguagliato che da pochissime. Che io sappia, nella marina inglese, non vi è che una corazzata sola, l'*Alexandra*, la quale abbia velocità eguale. Essa ha raggiunto alle prove la velocità di miglia 15 09, ed il *Duilio* ha avuto miglia 15 04 senza sviluppare tutta la forza.

Ma, insomma sono differenze inapprezzabili. Non c'è quindi nella marina inglese, che una corazzata sola, ma di potenza molto minore, che ha corazze molto meno spesse, ed artiglierie molto meno potenti, la quale abbia fatto quindici miglia; tutte le altre hanno una velocità inferiore: il *Devastation* 13,8, il *Dreadnougt* 14,5, il *Thunderer* 12,9, l'*Alexandra* 15,09 in una prova e 14,80 in un'altra prova. Quindi sotto il rapporto della velocità, credo che i risultati ottenuti col *Duilio* sieno soddisfacenti. L'onorevole Pierantoni diceva: questi risultati si sono ottenuti alla prova, ma quando il bastimento sarà sporco, farà ancora quindici miglia? No, non ne farà più che quattordici. Dunque non dovete dire di avere un bastimento della velocità di quindici miglia, ma della velocità di quattordici miglia soltanto. Veramente il pretendere che i bastimenti, quando sono sporchi camminino bene

come quando sono puliti, mi pare che sia un'esigenza un poco troppo spinta. Sarebbe come il dire ad uno che vi annunzia che il cavallo di corsa ha guadagnato il premio, che ciò prova poco perchè quando quel cavallo sarà stanco camminerà meno velocemente. Non vi sarebbe che a rispondere: mandate il cavallo alla scuderia, dategli della biada e camminerà di nuovo come prima. (*Ilarità*) Il *Duilio* quando sarà sporco non farà più che quattordici miglia, ma mandatelo al bacino e tornerà a farne quindici. (*Si ride*)

Mi sembra adunque che la fiducia dell'onorevole Di Saint-Bon in queste navi sia ben giustificata, e che le sue previsioni si sieno completamente realizzate. Infatti, possiamo dire senza presunzione che il *Duilio* è al giorno d'oggi la nave più potente che ci sia sul mare.

Quando l'*Inflexible* della marina inglese ed il *Duperré* della marina francese saranno costrutti, il che richiede ancora un paio d'anni, il *Duilio* potrà stare al paragone dei medesimi, e mostrarsi sotto certi rapporti ai medesimi superiore. L'*Inflexible* ha cannoni da ottanta, ed il *Duperré* da cinquanta tonnellate soltanto. Quindi credo che il *Duilio* per molto tempo potrà, per la sua potenza, reggere al paragone di qualunque nave che solchi il mare.

Mi pare adunque che le speranze manifestate in altri tempi dall'onorevole Di Saint-Bon si sieno realizzate, e non fossero sogno di mente traviata da troppo amore alla nostra marina, da troppa confidenza nella bontà dei concetti che aveva maturati, e che il paese possa con certo orgoglio guardare a questi risultati e trarre confidenza per l'avvenire.

Il concetto dell'onorevole Di Saint-Bon fu ardito, ma di quella arditezza senza la quale nulla si fa di grande, non iscompagnata però dalla prudenza; i risultati provarono che i mezzi intellettuali e morali che egli contava di trovare nella nostra marina non erano impari all'effettuazione del suo programma. (*Benissimo!*)

Ora, visto che noi siamo contenti dei resultati ottenuti (almeno per parte mia)... (*Si ride*)

CRISPI. Anche per parte degli altri... dell'Italia tutta!

BRIN, *relatore*... dobbiamo noi costruire tutti i nostri bastimenti sullo stesso tipo? Io sono il primo a rispondere di no, poichè per ogni nuovo bastimento noi dobbiamo tener conto di tutti i progressi della scienza, e poichè questi progressi sono continui, così sarebbe men perfetto il nuovo bastimento se si modellasse sullo stesso tipo dei precedenti.

L'*Italia* ed il *Lepanto* sono stati messi in cantiere prima che si conoscessero i risultati del *Duilio*, malgrado ciò il tipo di questi due bastimenti, è assai diverso da quello del *Duilio*. Ed al giorno d'oggi se noi dovessimo costruire un bastimento tracciato sullo stesso programma dell'*Italia*, siccome si sono fatti dei progressi in ordine alle macchine, alle corazze ed alle artiglierie, pur mantenendo lo stesso programma e lo stesso concetto che ha servito alla costruzione dell'*Italia*, il nuovo bastimento avrebbe un tipo diverso.

I progressi fatti potrebbero consigliarci modificazioni anche più radicali; è quindi difficile determinare il tracciato del bastimento che più ci conviene di mettere in cantiere al giorno d'oggi. Ciò

che può fare la Camera si è d'invitare il Governo a mantenersi fermo al concetto che le nuove costruzioni soddisfino ai progressi della scienza. È una via faticosa quella per la quale l'onorevole Di Saint-Bon ha avviata la nostra marina, non scevra di pericoli, ma il successo è a tale prezzo, e se si continuerà a batterla con ardimentosa prudenza, l'esperienza del passato ci conforta a credere che la nostra marina non è, come dissi, impari al mandato additatole.

La vostra Commissione ha espresso questo concetto nella relazione, ed ha invitato il ministro che procedesse a questi studi, e che in occasione del bilancio definitivo comunicasse alla Camera, alla Commissione del bilancio questi studi. Io credo che difficilmente la Camera possa entrare a discutere queste questioni tecniche, e determinarne la soluzione. Quello che credo che la Camera è in dovere di fare è di assicurarsi che in questioni così gravi, che impegnano delle somme così considerevoli, e che interessano l'onore e la sicurezza del paese, d'assicurarsi che gli studi siano stati fatti con accuratezza da tutti gli uomini competenti, da quei Consigli che sono chiamati dalla legge a studiare queste questioni, in modo da assicurarsi che il denaro pubblico sia speso colla dovuta cautela.

Finisco con questo voto, e non ho altro che a ripetere quello che ho espresso nella relazione presentata alla Camera. (*Bravo! Benissimo! — Applausi*)

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

ACTON, *ministro della marina* . . . . . .

. . . . . .

373984